



Max Veldhuis
9 augustus 2018

Onderscheidende Fransoos

De Citroën C4 Cactus: je houdt van hem, of je haat hem. Toch lijken veel mensen te neigen naar het 'houden van'. Het design maakte de tongen los en daarbij kon je hem naar hartelust personaliseren. Ook was de Cactus gunstig om te leasen: hij was in de aanschaf niet duur én het bijtellingstarief van de diesel bedroeg slechts 14 procent. Misschien was dat ook wel de reden dat je hem zo vaak ziet rijden...

Nu is de Citroën C4 Cactus bijgepunt. Het gunstige bijtellingstarief is echter verdwenen. Heeft de nieuwe Cactus nog steeds potentie om een verkoop- of leasetopper te worden? Wij namen de proef op de som.



Representatiever, maar niet saai

Smaken verschillen, maar over het algemeen is het uiterlijk van de Cactus er behoorlijk op vooruit gegaan. Hij oogt representatiever dan het vorige model en past beter bij de rest van het gamma van Citroën. Toch heeft hij zijn onderscheidende karakter niet verloren. De ruimte voor personalisatie is er ook nog steeds: er zijn 31 mogelijke kleurencombinaties te verzinnen. Onze testauto was voorzien van de schitterende kleur Emerald Blue met witte details en beschikte over uniek vormgegeven 17-inch lichtmetalen wielen met de naam 'Cross'. Grotendeels verdwenen zijn de 'airbumps' op de deuren, toch wel het meest in het oog springende stijlelement van de vorige Cactus.

De hoeveelheid kunststof op de carrosserie is daarbij een stuk minder geworden. Het spul is nu alleen nog maar te vinden aan de onderkant van de bumpers. Bij de deuren is er nog een kleine hint te vinden naar het vorige model: drie kleine 'airbumps', waarvan de voorste in het wit is omrand. Deze kleur vinden we ook terug in de omlijsting van de mistlampen en is onderdeel van het Color Pack. Over de lampen gesproken: deze zijn geheel opnieuw vormgegeven. De LED-dagrijsverlichting aan de voorkant loopt nu door

Citroën C4 Cactus PureTech 130 S&S Shine

in de Chevrons. Aan de achterkant zijn er tevens LED-lampen gemonteerd, deze zijn breder dan voorheen en komen in het donker mooi tot hun recht. Al met al ziet de nieuwe Cactus er fris en stoer uit, maar hij is tegelijkertijd ook een stuk volwassener geworden.



Never change a winning team

Wat het interieur betreft is er niet heel veel veranderd ten opzichte van het vorige model. Dit hoefde ook niet, want het ziet er nog steeds up-to-date en opgeruimd uit. De afwerking is goed en het geheel voelt solide aan. Soms is er gebruikgemaakt van wat harde materialen, bijvoorbeeld aan de bovenkant van de deuren en het dashboard. Dat is in dit segment echter wel vaker aan de orde en het stoorde ons niet. Wanneer je gaat zitten, valt op dat de stoelen bijna aanvoelen als de bank in je huiskamer. Ze zitten heel comfortabel, maar de zittingen bieden niet echt veel steun. Het grote glazen dak geeft het interieur van de Cactus een ruimtelijk gevoel. Met de hitte die ons land de laatste tijd teistert, is het alleen wel fijn als je zo nu en dan eens kunt ontsnappen aan de zon. Dat kan niet in de Cactus: er zit geen zonnenscherm voor het dak. Daarbij houdt de

hoofdruimte achterin niet echt over. Personen die langer zijn dan 1,80 meter komen met hun hoofd tegen het dak. Voor het overige is er voldoende ruimte voor de inzittenden in het interieur en ze kunnen hun bagage prima kwijt. Wel valt op dat de tildrempel van de bagageruimte relatief hoog is. De nieuwe Cactus beschikt gelukkig wél over een neerklapbare achterbank. Het vorige model miste deze mogelijkheid.

Dat het interieur niet of nauwelijks veranderd is ten opzichte van het vorige model, betekent ook dat ons voornaamste kritiekpunt is blijven staan. Het is mooi dat het interieur zo opgeruimd is door het ontbreken van knoppen voor bijvoorbeeld de klimaatcontrole, maar dit betekent tegelijkertijd dat alle bediening via het centrale scherm verloopt. Dit werkt op zich prima, maar de structuur van de menu's is niet altijd even intuïtief. Je moet echt even zoeken om alle mogelijkheden te achterhalen. Daarnaast ben je veel aan het schakelen tussen de verschillende menu's, wat de aandacht van de weg afleidt. Als je er eenmaal aan gewend bent, werkt het echter adequaat. Citroën heeft Apple CarPlay en Android Auto toegevoegd, dus het systeem is bij de tijd.



Ultiem comfort

Van oudsher zijn Citroëns vooral geroemd om hun ultieme comfort. Dit kwam door de hydropneumatische vering die werd toegepast. Alle oneffenheden werden weggefilterd en je gleeed als het ware over de weg. In de nieuwe C4 Cactus komt deze techniek weer een klein beetje terug. Citroën introduceert namelijk een nieuw soort veerpoot met 'Progressive Hydraulic Cushions'. Het pneumatische gedeelte is misschien weg, maar de nieuwe Cactus ademt comfort. Wanneer je bijvoorbeeld op een klinkerweg rijdt, merk je er echt helemaal niets van. Ook drempels kun je met een flinke vaart nemen; de klappen worden perfect geabsorbeerd. Ook het deinerige gevoel van de Citroëns van weleer is een beetje terug. Dit maakt dat je van de Cactus absoluut geen sportief rijgedrag mag verwachten. De besturing is daarop aangepast. Het systeem is licht en gevoelloos, maar wel direct. Als je je ogen dicht doet, denk je werkelijk dat je met een auto van een paar segmenten hoger onderweg bent. Wij vinden het mooi om te zien dat Citroën is teruggekeerd naar haar core business: het maken van extreem comfortabele auto's.

Citroën C4 Cactus PureTech 130 S&S Shine

De 1.2 liter grote PureTech-driecilinder waarmee wij reden -de sterkste motor leverbaar- is een potent blokje. Hij levert 130 pk en 230 Nm koppel, dit is meer dan genoeg vermogen voor de 1020 kg wegende Cactus. De motor doet zijn werk in stilte en op de snelweg is het heerlijk cruisen. Onderin pakt het blok lekker op, waardoor je hem redelijk schakellui kunt rijden. Vanwege de eerder genoemde comfortabele afstemming is dit iets wat je veel zult doen in de Cactus. De bak is overigens prima, hij laat zich met korte, duidelijke slagen door de versnellingen heen gaan. Bij het schakelen word je er weer aan herinnerd dat de Citroën totaal geen sportieve aspiraties heeft: een toerenteller is in geen velden of wegen te bekennen. Dit is even wennen, maar omdat je in de Cactus toch niet wordt uitgenodigd om eens een lekker potje te gaan stoeien, is het niet echt storend.



Nog steeds concurrerend

De vorige Citroën C4 Cactus was ontzettend populair. Dit was voornamelijk te danken aan de relatief lage aanschafwaarde én 14% bijtelling voor de diesel. Nu de bijtellingstarieven gelijk zijn getrokken, verwachten wij dat de Cactus niet meer zo

populair gaat zijn als voorheen. Toch denken wij wel dat hij nog steeds goed gaat verkopen. De vanafprijs is met 21.990 euro hoger dan die van het vorige model, maar je krijgt er ook meer voor terug. De basisuitvoering van de Cactus, de 'Live', heeft namelijk al 110 pk en beschikt over airconditioning, een neerklapbare achterbank en het hydraulische veersysteem. Mocht je meer willen dan de basisuitvoering, dan hoef je niet meteen failliet te gaan. Veel van de extra's zitten namelijk al inbegrepen bij de overige uitrustingspakketten: 'Business', 'Feel' en 'Shine'.

Deze uitrustingspakketten lopen op in prijs. Wij reden met de meest luxe uitvoering 'Shine', voorzien van de 1.2 PureTech met 130 pk en handgeschakelde zesbak. De prijs van de geteste auto bedraagt ?28.965. Wanneer je dus 6.975 euro bovenop de prijs van de basisuitvoering neertelt, heb je een nagenoeg volledig uitgeruste C4 Cactus met de sterkere benzinemotor. De enige extra's die ten opzichte van de 'Shine' op onze testauto zaten, waren de kleur Emerald Blue (725 euro), dodehoekdetectie (250 euro) en het grote glazen dak (750 euro). Zaken als Keyless Entry, snelheidslimietherkenning, Active City Brake, Lane Assist en een achteruitrijcamera zitten standaard al in het pakket. De Cactus is over het geheel genomen weliswaar iets duurder geworden ten opzichte van het vorige model, maar je krijgt dan ook meer waar voor je geld.



Een unieke auto

De nieuwe C4 Cactus lijkt een sprong te hebben gemaakt van het B-segment naar het C-segment. Hij oogt zeker van buiten een stuk hoogwaardiger dan het vorige model. Daarnaast is het comfort zeker voor het segment waarin de Cactus opereert onovertroffen. Hij is in de basis wat duurder geworden dan het vorige model, maar nog steeds krijg je veel waar voor je geld. De opties zijn niet duur en je hebt al snel een heel behoorlijke auto op je oprit staan. Wij denken dat de Cactus door zijn extreme focus op comfort niet iedereen aan zal spreken, maar juist deze aanpak is hetgeen wat Citroën uiteindelijk een grote schare liefhebbers heeft bezorgd. Als je op zoek bent naar een ultiem comfortabele auto voor een niet al te hoge prijs, dan kun je eigenlijk niet om de nieuwe C4 Cactus heen.

Plus

- + Representatiever en vriendelijker design
- + Meest comfortabele keuze in zijn klasse
- + Extra uitrusting niet duur

Min

- Glazen dak kan niet afgesloten worden
- Hoofdruimte achterpassagiers houdt niet over
- Geen aparte module voor klimaatregeling